

УДК 656.2:658.152(043.2)

**В.М. Попов, доц., канд. екон.наук, Р.С.Невінчаний, магістр гр.  
ФК-14МЗ**

*Кіровоградський національний технічний університет*

## Особливості інвестування залізничного транспорту

У статті розглянуто інвестиційні аспекти розвитку залізничного транспорту. Визначено особливості галузі, які формують рівень її інвестиційної привабливості та особливості заходів організаційного, правового та економічного характеру, що можуть стимулювати формування комплексу факторів її ефективного функціонування.

**інвестування, інвестиційна привабливість, фінансовий стан, основні засоби**

Транспорт сам по собі не є достатньою умовою для економічного розвитку, однак відсутність розвинутої транспортної мережі може розглядатися як стримуючий фактор розвитку національної економіки. Залізничний транспорт є однією з основних інфраструктурних галузей економіки України, яка забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і задовольняє виробничі і невиробничі потреби національної економіки та населення в перевезеннях, сприяє більш швидкому розвитку продуктивних сил суспільства, міжрегіональних зв'язків і залученню в процес суспільного відтворення ресурсів усіх регіонів країни. Транспорт пов'язує фактори виробництва в складну мережу взаємин між виробниками і споживачами. Його оптимальна структура й ефективна робота є необхідною умовою функціонування економіки в цілому. Її стабілізації, росту, розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, підвищення рівня життя населення. Від стану та якості роботи залізничного транспорту залежать не лише перспективи подальшого соціально-економічного розвитку, а також можливості держави ефективно виконувати такі важливі функції, як захист національного суверенітету і безпеки країни, забезпечення потреб громадян у перевезеннях, створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів.

При цьому, враховуючи, що розвиток будь-якої галузі визначається динамічністю та ефективністю інвестиційних процесів, слід зазначити, що можливості залучення інвестицій і перспективи розвитку залізниць України значною мірою обумовлені рівнем їхньої інвестиційної привабливості, аналіз і формування якої повинні стати одним з основних елементів стратегії розвитку залізничного транспорту. У сучасних умовах функціонування залізниць важливого значення набуває розробка методичних підходів до оцінювання інвестиційної привабливості залізниць, залізничного транспорту в межах транспортно-дорожнього комплексу і економіки країни в цілому.

Виходячи з зазначеного метою статті є визначення чинників формування ефективного інвестиційного механізму в сфері залізничного транспорту з урахуванням його галузевих особливостей.

Інвестиційні механізми розвитку залізничної галузі є предметом розгляду таких науковців, як Богомоллова Н., Дикань В., Ільчук В., Кравченко О., Пасічник В., Сич Є., Стасишин М. та інші. Окрім того, з огляду на значущість галузі, питанням її розвитку приділяється значна увага різних регулюючих та контролюючих державних установ, органів законодавчої ініціативи та представницьких структур. Водночас, попри значущість проведених досліджень та сформульованих ініціатив актуальною залишається потреба вивчення та врахування особливостей галузевого розвитку з огляду на динамізацію макроекономічних процесів, що особливо актуалізуються протягом останніх років.

Об'єктом дослідження є процес інвестування залізничного транспорту з урахуванням галузевих особливостей та чинників його функціонування та розвитку.

Залізничний транспорт України включає інфраструктуру, залізничний рухомий склад, інше майно, а також підприємства залізничного транспорту, що забезпечують потреби держави, фізичних та юридичних осіб у перевезеннях [3]. Відповідно до Закону України «Про особливості створення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» до залізничного транспорту відносяться підприємства залізничного транспорту загального користування — залізниці та державні підприємства, що відносяться до сфери управління «Укрзалізниці»;

установи та організації залізничного транспорту загального користування - установи охорони здоров'я, навчальні заклади, що відносяться до сфери управління «Укрзалізниця», які забезпечують формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту, а також вищі навчальні заклади I рівня акредитації, що здійснюють підготовку фахівців для залізничного транспорту [4].

Вітчизняні залізниці посідають одне з провідних місць у транспортній мережі Європи, їх вантажообіг становить майже 262 млрд. тонно-кілометрів, пасажирообіг – понад 53 млрд. пасажиро-кілометрів на рік. Протяжність експлуатаційної мережі залізничних колій – 22 тис. кілометрів. У межах залізниць функціонують 1602 роздільні пункти, що мають колійний розвиток, у тому числі: пасажирських станцій – 18, сортувальних – 29, вантажних – 245, дільничних – 85, проміжних – 1225, у т. ч.: обгінних пунктів – 3, роз'їздів – 114. Вантажні операції проводяться на 1086 станціях. Приймання та відправлення поїздів здійснюється на 8049 приймально-відправних коліях. Сортувальна робота проводиться на 1712 сортувальних коліях. Розформування і формування поїздів здійснюється на: 140 сортувальних гірках, з яких 35 механізованих, витяжних коліях, кількість яких становить – 34, у т. ч. – 18 похилі, 16 – профільовані. На мережі залізниць діє 130 поїзних диспетчерських дільниць, які входять до складу дирекцій залізничних перевезень та служб перевезень.

Джерелами фінансових ресурсів галузі є доходи, накопичення, власний капітал, різні надходження. Основу необоротних активів складають основні засоби, збільшення вартості яких відбувається, в основному, в результаті переоцінки їх вартості. Протягом 2011-2013 рр. збільшення вартості основних засобів стало наслідком впровадження нового рухомого складу та оновлення окремих об'єктів інфраструктури у рамках підготовки до Євро-2012. Наслідком несистемного характеру управління основними засобами стало погіршення їх стану: протягом 2006-2013 рр. знос основних засобів зріс з 76,9% до 98,6 % [1].

Слід, на нашу думку, особливо зазначити, що така основна складова галузі як рухомий склад є не лише фізично зношеним, а й технічно, конструктивно та морально застарілим, оскільки основна частина вагонів та локомотивів побудована за технічними вимогами

60–70-х років [2]. А отже, експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною.

Така картина свідчить про формування масштабної державної проблеми, яку неможливо вирішити без залучення сторонньої допомоги. Тобто, питання полягає в необхідності покриття катастрофічної нестачі інвестиційних ресурсів для відновлення та модернізації всього рухомого складу та інфраструктурного елементу, що забезпечує його ефективне використання.

Як і будь-якій сфері комплекс чинників, що визначають особливості галузі формуються на грані взаємодії факторів загальносистемного характеру та специфічного характеру.

Загальносистемні визначаються тим, що основною особливістю транспорту є його специфічна роль в економіці: транспорт є її невід'ємною ланкою, що завершує процес виробництва продукції в процесі обігу, тобто від решти галузей він відрізняється тим, що є продовженням процесу виробництва в межах процесу обігу і для процесу обігу. Таким чином, структура й обсяги вантажних потоків, їх розподіл територією країни, за напрямками і за сезонами, а також пов'язаних з ними грошових потоків, визначаються не галуззю або самими транспортними підприємствами, а підприємствами і організаціями, яким належать вантажі. Продукція транспорту вимірюється зазвичай натуральними показниками, що характеризують кінцевий економічний ефект і відображають кількість перевезених вантажів або пасажирів на певну відстань. Зміна вартості продукції в процесі її переміщення відбувається тільки за рахунок витрат, пов'язаних із витратами живої праці транспортних працівників, експлуатаційних матеріалів і вартості засобів виробництва, які, у свою чергу, прямо пропорційно залежать від обсягу і дальності перевезення. Вартість перевезеного товару на транспортний процес і транспортні витрати має лише непрямий вплив.

Специфічні особливості формуються тим, що процес виробництва залізничного транспорту - вантажні та пасажирські перевезення - здійснюється в межах України за певним розкладом і графіком руху поїздів, централізовано відповідно планованим нормативам і нормам експлуатаційної роботи мережі в цілому, окремих залізниць, а всередині залізниць – їх дирекцій та лінійних підприємств. Перевезення за єдиним розкладом передбачають

достатньо високий ступінь централізації управління процесом виробництва на залізничному транспорті. Залізниці, як суб'єкти господарської діяльності, є самостійними, відокремленими підрозділами, які працюють як ланки єдиної мережі залізниць і виконують як норми плану формування та розкладу руху поїздів, так і оперативно-регулювальні команди центрального апарату управління процесом перевезень.

Окремий акт виробництва при перевезеннях пасажирів і вантажів у прямому сполученні не закінчується в межах окремої залізниці. Тому існує необхідність визначення обсягу перевізної роботи кожної залізниці та відповідної частки доходів. Доходи від перевезень пасажирів і вантажів концентруються в «Укрзалізниці» на централізованому розподільчому рахунку і перерозподіляються між залізницями, що беруть участь у перевезеннях, з урахуванням частки виконаних робіт і наданих послуг в єдиному перевізному процесі.

Особливості виробничого процесу визначають і управління необоротними активами, яке має дві особливості: частина об'єктів необоротних активів, закріплених за окремим структурним підрозділом, у процесі руху поїздів переходить у межі інших підприємств; частина об'єктів необоротних активів, що числиться на балансі одного підприємства, хоча і не переходить до інших, але її використання залежить від інтенсивності вантажних і пасажирських потоків і роботи рухомого складу. Необоротними активами підприємств, що входять в структуру управління «Укрзалізниці», на сьогоднішній день володіє держава в особі Фонду державного майна. Зміни юридичного статусу значної частини підприємств, зайнятих у забезпеченні перевізного процесу, в результаті реформування не передбачається [1].

Особливістю діяльності залізничного транспорту є суміщення функцій державного і господарського управління, через що не відбувається залучення інвестицій, які дуже необхідні комплексу для здійсненню його технічної і технологічної модернізації.

Ще однієї специфічною рисою залізничного транспорту є те, що він є державною монополією на основні види діяльності із перевезення вантажів та пасажирів, що у свою чергу гальмує його розвиток та унеможливорює участь приватного капіталу у фінансуванні масштабних інвестиційних проєктів.

Окрім того, залізниці виконують соціальні функції держави. Пільгові категорії громадян становлять понад 70 % від усіх перевезених пасажирів у приміському сполученні. При цьому держава не компенсує повною мірою зазначені витрати.

Як зазначалось вище, до недавнього часу залізничний транспорт України розглядався винятково як природна монополія [5, 7]. Це і визначало зміст його фінансів як планово-організаційних економічних відносин, пов'язаних з виробництвом транспортної продукції та її реалізацією, розподілом і використанням фондів грошових коштів, нагромаджень і ресурсів. Роль фінансів обмежувалася виключно забезпеченням найбільш повного виявлення і мобілізації ресурсів на кожному підприємстві і галузі в цілому [6].

Такий підхід у сучасних умовах не є раціональним, оскільки залізничний транспорт України має у своїй структурі як природно-монопольні сектори (інфраструктура), так і сектори, які за своєю технологічною суттю і економічним змістом можуть функціонувати як конкурентний сектор (формування конкурентного ринку перевізників пасажирів і вантажів). Іншими словами, такий підхід у чистому вигляді заперечує можливості додаткового залучення інвестиційних ресурсів, які реально могли б вплинути на процес ефективного відтворення.

Розвиток приватноправових фінансових відносин є результатом розвитку взаємодії підприємств (компаній), що знаходяться у приватній власності. Виділення конкурентного сектора залізничного транспорту вже відбувається у сфері вантажних перевезень (створення мережі експедиторських компаній, зайнятих внутрішніми і міжнародними залізничними вантажними перевезеннями). В інших сферах цей процес здійснюється повільно через відсутність необхідної нормативно-правової бази, а також низьку привабливості вкладень у створення сучасної ремонтної бази, модернізацію об'єктів інфраструктури, розвиток мережі науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро, що займаються проблемами залізничного транспорту.

Таким чином, систему фінансових відносин залізничного транспорту України, що включає державноправову та змішану складові, на сучасному етапі слід доповнити приватноправовою, яка

буде формуватися в процесі подальшого розділення трьох секторів: монопольного, конкурентного і потенційно конкурентного.

Подальший розвиток системи фінансових відносин залізничного транспорту відбиватиметься на тарифній політиці і розмірі тарифів на перевезення. Реформування залізничного транспорту передбачає розвиток конкуренції у сфері перевезень вантажів і пасажирів. Наслідком цього є необхідність урахування того, що власником перевізних засобів - вагонів і локомотивів - може бути як «Укрзалізниця», так і будь-який індивідуальний чи колективний власник (операторська компанія). При цьому всі виробничі потужності, що забезпечують пересування рухомого складу на магістральних лініях, (інфраструктура) залишаються у державній власності і оперативному управлінні «Укрзалізниці». У цьому випадку особливого значення набуває структура тарифу, тобто співвідношення в ньому вагонної та інфраструктурної складових.

Інфраструктурна складова тарифів забезпечує виконання таких завдань: забезпечення економічно ефективної діяльності всіх перевізників, які зацікавлені в мінімізації її частки в тарифних ставках; підтримання технічного стану інфраструктури на належному рівні, можливості модернізації мережі залізниць.

Отже, розглянувши деякі аспекти інвестування залізничного транспорту на основі врахування його особливостей в українських реаліях можна визначити комплекс заходів активізації інвестиційних процесів, що обумовлюються збереженням єдиного економічного простору країни; забезпеченням балансу економічних інтересів держави, підприємств залізничного транспорту та користувачів послуг; створенням об'єктивних передумов для зниження суспільно необхідних витрат на перевезення та підвищення якісних характеристик роботи залізниць.

Вирішення даного комплексу завдань можливе в рамках проведення структурної реформи, що передбачає розмежування функцій державного і господарського управління залізничним транспортом. Це дозволить змінити основні принципи тарифоутворення, забезпечуючи можливість поступового переходу від регульованих тарифів до вільних цін на перевезення для відшкодування економічно обґрунтованих витрат та отримання прибутку, до повної компенсації витрат «Укрзалізниці» на

перевезення пасажирів шляхом зміни порядку оплати пільгового проїзду, що в комплексі повинно привести до поступового звуження сфери тарифного регулювання та стати значним стимулом для інвесторів.

#### Список літератури

1. Кравченко О.О. Фінансове планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті // Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. – Київ. – 2015.
2. Михайличенко К. М. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ галузі [Електронний ресурс] / К. М. Михайличенко, О. В. Собкевич. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1662>
3. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. №273/96 – ВР зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>.
4. Про особливості створення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23.02.2012 р. №4442-VI. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
5. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 р. №1682III зі змінами і доповненнями. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>.
6. Садловська І.П. Принципи формування фінансових планів державних підприємств транспорту і зв'язку/І.П.Садловська //Залізничний транспорт України. – 2007. - №1. – С.34-35.
7. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту: методологія формування та розвитку: [монографія] / Є.М.Сич, В.П.Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264с.

Одержано 22.12.15